

Webinar: Kleine analyse, groot effect in de praktijk!

Vrijdag 12 april 2024

Inzicht in de mobiliteitsdata met een mobiliteitsscan vormt het begin van een goed mobiliteitsbeleid. Meten is weten! In de praktijk blijkt dat werkgevers de uitkomsten van de scan niet alleen gebruiken om hun beleid aan te passen maar ook om de financiële impact te berekenen, hun mobiliteit te verduurzamen, of om te bekijken welke gevolgen het beleid kan hebben voor vitaliteit en het terugdringen van ziekteverzuim.

Moderator Anna Schouten heet alle aanwezigen van harte welkom bij dit webinar van Zuid-Holland Bereikbaar. Een extra hartelijk welkom aan onze sprekers van vandaag Jikke de Jong van Onderlinge 's-Gravenhage, Ingeborg Oostlander-Çetin van de TU Delft, Erik Hommel van gemeente Capelle aan den IJssel en Christiaan Rasch van MobilityLabel.

Op weg naar een duurzame bereikbare campus

Ingeborg Oostlander-Çetin van de TU Delft vertelt in het kort over de TU Campus. Er komen maandelijks meer dan 1 miljoen bezoekers, de campus telt circa 15.000 TU-medewerkers, er zijn een aantal bedrijven op de campus gevestigd en er wonen ook mensen. Heel veel bedrijvigheid dus. Voor de infrastructuur wordt nauw samengewerkt met de gemeente Delft. Twee jaar geleden is een mobiliteitsscan gedaan als onderbouwing voor het beleid.

Het programma mobiliteit en bereikbaarheid kent drie doelen:

- Een bereikbare campus
- Toekomstbestendigheid
- Gebruikerskwaliteit

Inmiddels zijn er op basis van de uitkomsten van de scan al een aantal zaken opgepakt en bereikt:

- Er is meer ruimte voor fietsers en voor voetgangers. Dat past precies bij het beleid dat is gericht op reductie van CO₂-uitstoot. En het is ook realistisch: uit de scan bleek ook dat veel medewerkers relatief dichtbij de campus woonden.
- De campus is gestart met het autoluw maken van het terrein
- Looproutes naar het ov hebben de aandacht.
- Vanaf volgend collegejaar gaat er een tram rijden naar de campus.
- Het aantal auto's is afgenomen van 3804 naar 1888. Dat betekent dat het aantal (dure) parkeerplekken ook kan worden verminderd. Dan is er tegelijk weer meer ruimte voor andere modaliteiten.

De mobiliteitsscan was input voor het Campusbrede mobiliteit scenariomodel. Daarin staat de impact van de beleidskeuzes op de voorzieningen en op de CO₂-uitstoot:

- Als we niets veranderen is de toename van CO₂-uitstoot in 2030 ongeveer 15%;
- Met maatregelen zoals betaald parkeren laag voor de studenten, met hybride werken voor de medewerkers wordt de CO₂-uitstoot door mobiliteit studenten en medewerkers in 2030 bijna gehalveerd;
- Wanneer we nog meer maatregelen nemen. Denk aan betaald parkeren hoog voor de studenten, met ambitieus mobiliteitsbeleid voor de medewerkers dan wordt de CO₂-uitstoot in 2030 flink verlaagd.

Maar dan is campus nog niet CO₂- neutraal.

Weinig fietsers én weinig CO₂-uitstoot

Jikke de Jong van Onderlinge 's-Gravenhage vertelt in het kort over haar bedrijf: Onderlinge 's-Gravenhage is een Levensverzekeraar (al sinds 1895) en heeft leden.

Er is door Theo Noordman (adviseur Zuid-Holland Bereikbaar) een scan uitgevoerd op basis waarvan maatregelen zijn genomen.

Opvallende uitkomsten:

- Het potentieel aan fietsers ligt iets lager dan gemiddeld.
- Het potentieel e-bike en speed pedelec afstanden (7,5 tot 15 kilometer) ligt iets hoger dan gemiddeld.
- Het bedrijf is een paar jaar geleden verhuisd van een locatie in het centrum naar een locatie aan de rand van Den Haag, dichtbij het ov. De ov-potentie is dan ook hoog. Van het aantal parkeerplekken was na de verhuizing nog circa 20% over.

Theo is naar aanleiding van de uitkomsten van de scan aangeschoven in het overleg met de OR. Om de uitkomsten te bespreken en te bekijken wat deze voor impact hebben op de wettelijke Regeling Werkgebonden Personenmobiliteit.

De CO₂-Uitstoot in Zuid-Holland is gemiddeld: 1500 kg
Bij Onderlinge 's Gravenhage is dat: 455 kg

Jikke de Jong: mooie cijfers maar we willen nog meer. Op dit moment heeft iedereen eenzelfde reiskostenvergoeding ongeacht met welke modaliteit men reist. We willen medewerkers die duurzaam reizen en nu hoge kosten hebben (bv. ov-reizigers) een hogere vergoeding geven.

Niet 1 scan maar een multi-scan

Erik Hommel van gemeente Capelle aan den IJssel geeft aan dat er binnen de gemeente bij 19 bedrijven scans waren uitgevoerd. Ellery Landheer (adviseur Zuid-Holland Bereikbaar) heeft deze samengevoegd tot een multi-scan. Ze roept daarbij gelijk alle bedrijven in Capelle aan den IJssel op om mee ook een scan uit te laten voeren.

Opvallende uitkomsten:

- Enerzijds wonen veel medewerkers op grote afstand (tot in Zwolle aan toe),
- Anderzijds wonen medewerkers relatief dichtbij en is er veel fietspotentie.

De gemeente kan hier met fietsinfrastructuur en met fietsstimulering op inspelen. Wanneer je zorgt dat de fiets ook als natransport ingezet kan worden dan wordt de ov-potentie hoger. Daarom start er per 1 mei aanstaande een pilot om in een deel van Capelle aan den IJssel te werken met deelvervoer.

Na de analyse ga je aan de knoppen draaien

Christiaan Rasch meldt dat het bedrijf MobilityLabel heet en de scan MobilityAnalyst. Vanuit Zuid-Holland Bereikbaar wordt aan bedrijven in Zuid-Holland de scan gratis aangeboden.

Stap 1 is het aanleveren van data waar medewerkers wonen, dat kan vrij simpel met een enquête waarvoor Zuid-Holland Bereikbaar de vragen heeft.

Op basis van die uitkomsten worden mogelijke woon-werkroutes berekend. Daarbij wordt rekening gehouden met variabelen zoals ochtend- en avondspits, autogebruik, fiets, ov. Per medewerker zijn er circa 8 à 9 routeberekeningen.

Die data komt allemaal in het dashboard en daarmee kun je als werkgevers verder aan de slag.

Je kunt als het ware aan de knoppen gaan draaien. In het dashboard geef je aan dat je als werkgever aan de slag wilt met fietsstimulering. Stel dat meer mensen onder de 10 km afstand gaan fietsen. Of dat meer mensen een dag gaan thuiswerken? Wat betekent dat dan voor de CO₂-uitstoot? In je kosten? In je ziekteverzuim? Etc.

Door de schuifjes in het dashboard te verplaatsen zie je wat de gevolgen in potentie kunnen zijn en waar je op wilt inzetten. Je kunt weloverwogen keuzes maken.

De scan geeft ook input voor de verplichte Rapportage Personen Mobiliteit.

Vragen en antwoorden

Stellen jullie op de campus duurzaam vervoer ook verplicht aan jullie leveranciers?

Dat is nu nog niet voor iedereen geregeld maar wanneer we nieuwe contracten afsluiten staan daar wel duurzaamheidseisen in. Het is ook een speerpunt voor de komende jaren.

Hoe hebben jullie de data bij medewerkers opgehaald en hoe zorgen jullie dat die up-to-date blijven?

We zetten regelmatig enquêtes uit onder groepen medewerkers en die hebben we gebundeld. Daarnaast hebben we gegevens gebruikt van de geparkeerde auto's.

Aan Ingeborg Oostlander-Çetin:

(Antwoord van ZHB): Ik weet niet of dit voor de TU Delft is uitgesplitst, maar als je de data op de juiste manier aanlevert, is het wel mogelijk.

Hoe gaan OV-partijen met dit grote potentieel om? Nu zijn toch in het ov vaak zitplaatsen te kort?

Vaak is dat tekort maar beperkte tijd op de dag. Dus als je niet wil dat iedereen tijdens de spits reist, is er heel veel mogelijk. En ov-bedrijven hebben graag meer reizigers.

Zijn de routeberekeningen onder de motorkap of worden die als input buiten de tool uitgevoerd? MobilityLabel zet dat helemaal klaar. Daarom zie je ook wat iets betekent als je met de schuifjes zaken verandert. Dan zie je soms ook dat de reistijd van de fiets korter is dan met de auto. Zeker op kortere afstanden is de fiets veel sneller.

Is het ook mogelijk om de financiële impact te berekenen?

Ja, dat kan. Bij tabblad organisatie. Daar zie je variabele kosten. Je ziet de kosten en de investeringen.

Laat de tool ook zien wat de effecten op de (reis)kosten zijn?

Ja

Wil je zelf door de demo van MobilityAnalyst heenlopen, [klik dan hier](#).

Van potentieel naar daadwerkelijke verandering reisgedrag: gunstige voorwaarden/regelingen scheppen is één, overtuigen is een tweede. Hebben TU en Onderlinge 's-Gravenhage al ervaringen met het 'bewegen' van medewerkers?

Onderlinge 's-Gravenhage: we hebben een reiskostenregeling waarbij het niet uitmaakt met welk vervoermiddelen je gaat. Maar het ov is duur. Daarom pakken we die regeling om meer vergoeding te geven bij ov-gebruik en minder bij autoritten. Dan stimuleer je het een en demotiveer je het ander.

TU Delft: We starten met positieve zaken om duurzaam vervoer te stimuleren. Het autoparkeren is op een beperkt aantal locaties geconcentreerd. Dus je loopt er circa 5 tot 10 minuten over. De reistijd met je auto wordt daardoor langer. Nu is parkeren nog gratis maar als de gedragsverandering niet hard genoeg gaat, gaan we over tot betaald parkeren.

Kan je ook wat met de scan als er werkzaamheden zijn in de regio?

Ja, op de regio kaart zie je allerlei telpunten. We zien dus hoeveel medewerkers over een weg rijden die op de schop gaat. Dan weet je als werkgever dat als die brug er langere tijd uitgaat daar nu 200 medewerkers gebruik van maken. Dan kan je daar je beleid op aanpassen. Er wordt in het dashboard ook aangegeven welke maatregelen dan een oplossing zijn. Welke modaliteiten je dan extra moet inzetten.

Besparing van de parkeer plekken is soms lastig door norm van de gemeenten. Staat dat er ook in?

Nee, dat staat niet in de scan. We laten zien wat de maatregelen die de werkgever inzet voor effect hebben. Je ziet wel wat het afstoten van parkeerplekken opbrengt.

Tips van Elske

Wat hebben we geleerd?

De mobiliteitsanalyse kan je met het oog op verschillende doelen inzetten:

- om te bekijken wat de potentie is van de inzet van verschillende modaliteiten;
- om te zien of de (beleids) doelen realistisch zijn;
- om de mobiliteit te verduurzamen;
- om mobiliteitskosten te besparen;
- om inzicht te krijgen in vitaliteit en ziekteverzuim terug te dringen;
- om input te creëren voor de wettelijk verplichte CO₂-reductie Personenmobiliteit;
- om intern te laten zien en andere afdelingen te overtuigen van het beleid;
- en als aanvulling op je eigen expertise.

Maak er gebruik van als bedrijf of als bedrijven gezamenlijk. Mobiliteit is een gezamenlijk probleem: wanneer veel bedrijven hem invullen kan je samen met de gemeenten tot andere infrastructuur of mobiliteitsstimuleringen komen.

Tot slot

Anna Schouten dankt alle deelnemers voor hun actieve inbreng bij dit webinar en in het bijzonder onze gastsprekers van vandaag: Jikke de Jong Van Onderlinge 's Gravenhage, Ingeborg Oostlander-Cetin van de TU Delft, Erik Hommel van gemeente Capelle aan den IJssel en Christiaan Rasch van MobilityLabel.

Zij roept werkgevers op om een scan te laten doen. Het levert veel inzichten op en je weet veel beter op welk beleid je moet inzetten.

Wil je meer weten over dit onderwerp? Of zelf aan de slag gaan? Neem contact op met onze mobiliteitsadviseurs: <https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/over-ons/adviseurs>

Wij kunnen je verder helpen en vragen beantwoorden. Wij weten welke regelingen er zijn, hoe andere werkgevers dat doen en hebben de kennis en tools om je verder te helpen.

Dit webinar werd voorbereid en georganiseerd door Zuid-Holland Bereikbaar: Anna Schouten, Ellery Landheer en Elske van de Fliert (mobiliteitsadviseurs) en Marina Meens (communicatieadviseur).

Natuurlijk organiseren we volgende maand ook weer een webinar: en wel op 24 mei, Onderwerp: Tour de France Femmes, wat levert die tijdrif op voor de werkgever, hoe profiteer je er van? Ideaal moment om fietsen te stimuleren aan de hand van deze mooie wedstrijd. (En vergeet de Fiets naar je werk dag niet op 16 mei).